ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais — The Polish Sailor

PRZEGLĄD TYGODNIOWY

Poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.



Ceny ogłoszeń: za drobne ogłoszenia handlowe 40 gr za wiersz milimetrowy trzyłamowy. Za powtórne ogłoszenia 30% zniżki. Większe i stałe ogłoszenia według umowy. Poszukiwania pracy i wolne posady 25 gr za wiersz milimetrowy trzyłamowy. — Ogłoszenia w tekście i przed tekstem 50 % drożej.

Redakcja i administracja: TCZEW, ul. Hallera 17. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski". — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

PRENUMERATA: Rocznie w kraju 4 zł. zagranicą 7 zł; Półrocznie w kraju 2 zł, zagranicą 4 zł; Kwartalnie w kraju 1 zł, zagranicą 2 zł. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P. K. O 170 044, lub przekazem pocztowym pod adresem administracji pisma w Tczewie.

Na I. kwartał 1926 r. można abonować „Żeglarza Polskiego" również na poczcie.

Prenumerata „Żeglarza Polskiego" wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze", wynosi 8 zł 50 gr, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego"

Cena 10 gr.

Komitet redakcyjny: J. R. Klejnot; inż. Fr. Fojut; inż. mor. A. Ciechanowski.

Nr. 9. Rok wydania piąty. || TCZEW, dnia 6 marca 1926 r. || Ogólnego zbioru Nr. 121

Nowa taryfa opłat portu gdańskiego

ważna od dnia 1 stycznia 1926 r.

Taryfa opłat ważna od dnia 1-go stycznia b. r. i przepisy wykonawcze do tej taryfy opłat stanowią doniosłe ujednolicenie i zgromadzenie w jedną całość taryf i rozporządzeń, które wraz z zasadniczą taryfą z r. 1923 stanowiły już zbyt obszerny źródłowy zbiór, w którym późniejsze pozycje kasowały poprzednie: trzeba było w końcu starannego badania, ażeby w rzeczywiście obowiązujących w ostatniej chwili opłatach się zorjentować.

Zarząd portu gdańskiego i dróg wodnych na terenie Wolnego Miasta odczuwa dotkliwie niedostateczność wpływów, wobec czego Rada Portu ma tendencję do ich powiększenia. Budżet portu gdańskiego został zwiększony do 8,000,000 guldenów miast 5,100,000 guldenów roku poprzedniego. Nadwyżka wydatków nad dochodami w roku 1926 preliminowana jest na miljon guldenów, które w połowie pokryją Polska i Gdańsk.

Ze względu na trudności i koszta żeglugi zimowej dla statków morskich (nap. opłaty za łamanie lodów) taryfa zasadnicza, poz. I. Opłata portowa od okrętów przychodzących i wychodzących drogą morską nie została na razie podniesiona i wynosi za każdy metr sześć. pojemności netto.

1. z ładunkiem przy wejściu i wyjściu po 0,08 g.
2. z balastem, (piasek, ziemia albo woda) i próżnych po 0,04 g.

Wyłącznie taryfa niższa (punkt 2) stosuje się do statków mniejszych niż 200 metr. sześć., do statków czysto osobowych, oraz wyładowujących, lub zabierających nie więcej ładunku niż przypada na czwartą część pojemności statku.

Całkowicie zwolnione są od opłat statki najmniejsze (o pojemności netto do 4m. sześć.), prócz holowników, które płacą najmniej 8 g., statki szukające ładunku i w przeciągu dwu dob opuszczające port bez ładunku, statki zawijające jako do portu ukrycia, statki zawijające tylko dla nabrania paliwa, statki zawijające dla naprawy lub dla dopełnienia swego zaprowiantowania i wyekwipowania, statki wychodzące dla celów ratowniczych i wracające nie osiągnąwszy celu, statki wykonywujące jazdy próbne, statki pilotowe, łamacze lodów, statki opłacające roczne opłaty (yachty, statki rybołówcze, lichtugi portowe, łodzie), statki marynarek wojennych, statki kursujące na regularnych linjach transatlantyckich z Gdańska, do Gdańska lub przez Gdańsk od 8-go wyjazdu lub przyjazdu w przeciągu roku kalendarzowego, wreszcie statki które wyładowują i zabierają towarów mniej niż 1/10 część ich pojemności netto i wysadzają na brzeg i przyjmują pasażerów nie więcej niż 1/5 część normy maksymalnej. Te ostatnie statki są jednak zwolnione jedynie od opłaty za wyjście z portu.

Opłaty powyższe są to opłaty za zawinięcie od strony morza, lub wyjście na morze (wejścia Nowegoportu lub Neufähr). Prócz tego istnieje opłata za wejście lub wyjście przez szluzę w Einlage niezależnie od tego, czy są to statki morskie, czy też rzeczne. Inaczej opłacają przejście szluzy tylko tratwy. Prócz powyższych opłat istnieją opłaty: roczne, przeważnie od statków mniejszych, opłaty od osób i towarów, opłaty nabrzeżne, opłata postojowa, opłata za światła i boje, opłata od statków używanych jako skład lub mieszkanie, opłata za pilotaż, opłata za łamanie lodu, oraz specjalne opłaty portowe.

(Dokończenie nastąpi.)

O ładunkach okrętowych.

Bawełna.

Samozapalność bawełny przypisać można różnym przyczynom. Jednym z najważniejszych powodów jest powolne łączenie się z tlenem powietrza oleju, którym często jest przesiąknięta surowa bawełna. Olej ten pojawia się przy użyciu źle nastawionych przyrządów do wyłuszczania bawełny, które łamiąc ziarno rozpryskują pewną ilość oleju, który z czasem przesiąka bawełnę. Przy zetknięciu się z powietrzem olej bawełniany łączy się z tlenem i

wytwarza przez to temperaturę często wystarczającą do samozapalenia się bawełny.

Inną przyczyna może być nadmiar wilgoci wytwarzający fermentację, która również podnieść może temperaturę bawełny aż do wywołującej samozapalenie się. Wilgoć ta pochodzi ze zwilżania bawełny przed jej prasowaniem, albo przed prasowaniem beli pod pretekstem uniknięcia rozerwania włókien, co praktykuje się głównie w Egipcie i w Indjach Wschodnich.

W Stanach Zjednoczonych nie zwilża się bawełny ani przy łuskaniu ani przy prasowaniu. Zdarza się jednak, że niesumienni plantatorzy każą zamoczyć bawełnę wewnątrz beli, aby zwiększyć jej ciężar. Właściciele fabryk do wyłuszczania podlegają wysokim karom pieniężnym za podobne manipulacje. Zresztą, aby ujawnić takie czyny, bele amerykańskie są zaopatrzone w etykiety wskazujące ich pochodzenie. Bele mokre zwilżone wewnątrz nazywają się „Water packed" (zapakowane z wodą), nie sprzedają się i łatwo je poznać można w porcie załadowania po silnym zapachu, który wydaja. Jeżeli zdarza się mimo to, że zostana ekspedjowane do Europy, stać się to może jedynie przez nieuczciwość kupców.

Pożary bawełny zdarzają się bardzo często, jednak trzeba je przypisać raczej złej woli i głównie nierozsądności. Czasami wywołuje się zapalenie bawełny chcąc otworzyć bele o już zmienionej konsystencji, które długo leżały w magazynie.

Niebezpieczne są warunki samozapalenia się bawełny w ładowniach statku lub w magazynach portów bawełnianych, gdyż ogień nie objawiając się nazewnątrz tli powoli wewnątrz beli, i często spostrzega się go za późno. Gasić bawełnę można piaskiem albo mokremi szmatami, gdy to nie wystarcza, trzeba się uciec do silnych pomp lub gaśnic chemicznych.

Wiadomości handlowe.

Polepszenie się warunków zbytu drzewa polskiego w Anglii. W handlu drzewem polskiem w Anglji nastąpiła w bieżącym sezonie dodatnia zmiana. Finansowa pozycja spedytorów (shippers) polepszyła się i stawki procentowe nie są tak rujnujące w handlu, jak w r. ub. W roku ub. bardzo znaczna część eksportu wysyłano z Gdańska do konsygnacji; kupcy angielscy tak przyzwyczaili się do otrzymywania drzewa tanio iż odrzucili propozycję zawierania umów c. i. f. Miało to smutne następstwa dla spedytorów, z których nieliczni zaledwie zdołali uniknąć upadłości. Później jednakże konsygnacja stała się raczej wyjątkiem niż zasadą i handel c. i. f. odżył. Z chwilą, gdy na rynkach skandynawskich zapanowała tendencja mocniejsza, spedytorzy mogli eksportować do Anglji z zyskiem, choć różnica w cenie między drzewem z Polski a drzewem z Finlandji jest ze względu na jakość nieuniknione. (Polskie drzewo jest lepsze).

Niesortowane drzewo białe (whitewood) osiągło ceny od L. 14,10 s. do L. 15 c. i. f. a drzewo ciemne (redwood) od L. 14 do L. 14,10 s. Centy te rozumie się wszystkie c. i. f. Londyn. Na wybrzeżu zachodniem płacono więcej 10 s. do 12 s. 6 d. za standard ze względu na koszta przewozu. Drzewo polskie ma w tym roku lepszy zbyt. Organizacja handlu polskiego polepszyła się ostatnio i importerzy, gdy zawierają umowy, mogą liczyć wogóle na dostawę towarów w terminach określonych przez kontrakty.

Konkursy motorów dla statków rybołówczych w Belgji i we Francji.

W Ostendzie odbędzie się w sierpniu r. b. międzynarodowy konkurs motorów dla statków rybołówczych. Byłoby pożądane w interesie naszego rybołóstwa morskiego wydać broszurę informacyjna o warunkach i wynikach tego konkursu, oczywiście z licznemi ilustracjami i opisami motorów.

Mniejsza lokalna wystawa tego rodzaju byłaby zapewne pożądana w Gdyni. Niestety krajowy wyrób motorów jest jeszcze mało rozwinięty.

Francuzi urzadzili już jeden podobny konkurs w swym głównym porcie rybołówczym Boulogne. Narzekano na to, że nie były dostarczone dla niektórych motorów kadłuby łodziowe dla wypróbowania ich i porównania ze soba.

We wrześniu r. b. francuski podsekretarjat stanu dla spraw marynarki handlowej urzadza konkurs motorów rybołówczych dla statków rybołówczych w La Rochelle, drugim co do znaczenia porcie rybołówczym Francji, nad zatoką Biskajską położonym.

nia dźwigów do ładowania węgla. Równocześnie wznowiono pracę w tartaku portowym.

Przybycie nowego Wysokiego Komisarza Ligi Narodów Van Hamela do Gdańska.

Dnia 3 marca rano przybył do Gdańska parowcem holenderskim Erato prof. Joost A. Van Hamel, nowomianowany Wysoki Komisarz Ligi Narodów w Wolnem Mieście. Witany był na przystani w imieniu Gen. Komisarjatu Rz. Polskiej przez radcę legacyjnego Kermenicza, prezydenta Rady Portu de Loesa, oraz przedstawiciela W. M. Gdańska. Tegoż dnia wizytował Wysoki Komisarz Senat W. Miasta i ministra Strasburgera, oraz przyjął przedstawicieli prasy. Przyjazd Wys. Komisarza drogą handlowych okrętów holenderskich oraz przemówienie do przedstawicieli prasy świadczy o tem, że nowy Wys. Komisarz będzie mężem taktu i zrozumienia naszego stanowiska wobec W. Miasta.

Ruch statków T. A. „Sarmacja".

Polskie statki handlowe Wawel i Wisła odbyły w połowie lutego mniejsze naprawy na stoczniach Schichau i International Shiph. and Eng. Co. w Gdańsku, poczem dn. 17 lutego Wisła odjechała do Leith i Grangemouth, 2 zaś Wawel do Antwerpji i Amsterdamu. Oba parowce odpłynęły z mieszanym ładunkiem.

Ruch portu Lipawy.

W czasie od 22 do 28 lutego zawinęło do portu 16 statków o łącznej ładowności 5 094 ton rej. netto. Statki te przywiozły 1016 ton zboża, 2500 beczek śledzi, różnych towarów ok. 1000 ton oraz w ruchu tranzytowym morskim — drzewo z Windawy i Pawilostu. Węgla nie było.

W tym samym czasie wyszło 15 statków o łącznej ładowności 4281 ton rej. netto, przeważnie pod balastem. reszta wywiozła drobne ilości tartego drzewa, grochu (170 t.) i lnianego siemienia (330 t.) do Oslo.

Pomoc rządowa dla waśłcicieli uszkodzonych kutrów.

Jak komunikuje „Rybak Polski":

Poszkodowani przez burzę właściciele kutrów rybackich z Gdyni otrzymali nadzwyczaj wydatna pomoc. Ministerstwo Rolnictwa i Dóbr Państwowych udzieliło 2000 zł bezzwrotnej zapomogi przydzieliło z lasów rządowych drzewo na naprawę statków po cenach 50 proc. niżej taksy rządowej i wystarało się o kredyt 4 proc. dla rybaków na zapłatę naprawy statków. Oprócz tego Centrala Ligi Morskiej i Rzecznej również wysłała na ręce Naczelnika Morskiego Urzędu Rybackiego 675.— zł, które zostały podzielone między najuboższych i najbardziej potrzebujących pomocy rybaków z Gdyni i Oksywskich Piasków.

Kronika portowa.

Ruch w porcie gdyńskim w m-cu lutym.

Od dnia 1. 2. do dnia 28. 2. włącznie zawinęło do portu 20 statków o łącznej pojemności 21045 ton rej. brut. W tym samym czasie opuściło port 21 statków o łącznej pojemności 23378 ton rej. brut.

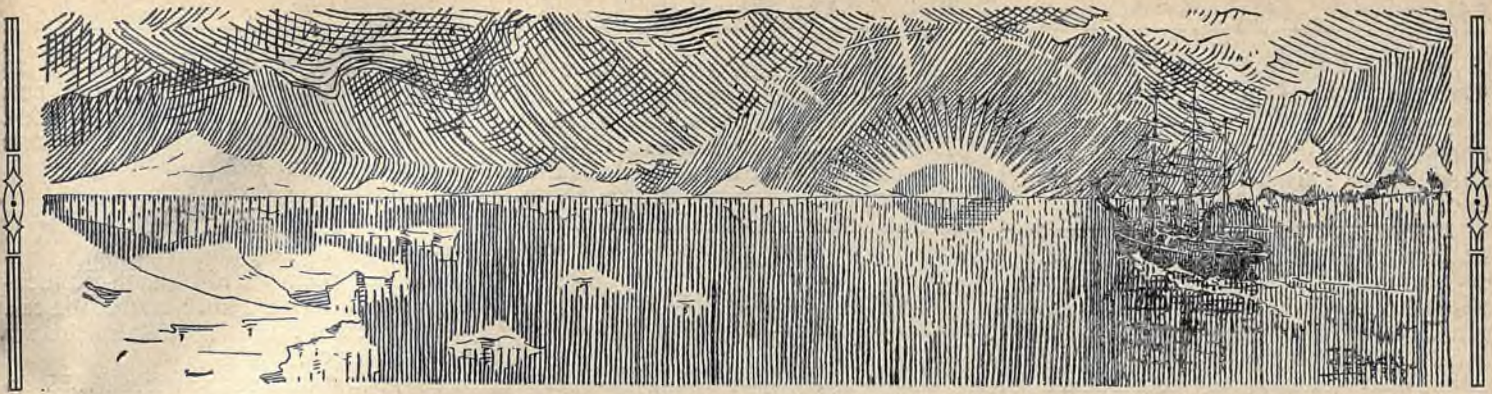
Przywóz towarów ogranicza się do 6 ton ładunku mieszanego. Pasażerów przybyło 29 z Francji.

Wywóz, który kierował się wyłącznie do portów bałtyckich, stanowią 22 802 tony węgla. Pasażerów wyjechało do Francji 212, do Szwecji 2.

W stosunku do poprzedniego miesiąca ruch statków zwiększył się i wywóz węgla okazał się większym niż przewidywano.

Budowa portu w Gdyni.

Ruch budowlany w porcie zaczyna się ożywiać. Z dniem 1-go marca rozpoczęto przygotowawcze roboty ziemne na molo południowem dla ustawienia dźwigów do ładowania węgla.



Podróże morskie i sport wodny

Podróż bez załogi przez Atlantyk.

III.

Alain Gerbault żeglował na swym yachcie sam, jednak statek był przystosowany dla wygodnego spania aż sześciu osób. Z tego widać, w jakiej mierze prowadzenie yachtu wymagało wytężonego wysiłku jego kapitana i załogi w jednej osobie.

Głębokość kadłubu yachtu ma dla podróży tą zaletę, że mimo wygodnej wysokości wewnętrznych pomieszczeń dla wyprostowanego człowieka „Firecrest" nie ma nadbudówek stanowiących dodatkowy opór dla wiatru oraz poważną trudność w bieganiu od steru ku masztowi i na czoło żaglowca. Zamiast nadbudówek „Firecrest" ma tylko dwie luki świetlakowe oraz dwie luki wejściowe-pod pokład-jedną przed masztem, druga zaś pomiędzy świetlakami dla dostania się do dwu głównych kajut żaglowca. Zrąb (kokpit), z którego Gerbault sterował, znajdował się już przy samej tylnej stewie i nie ma połączenia z wnętrzem yachtu. Ma to tę ujemną stronę, że gdy prowadzący znajduje się wewnątrz yachtu i np. gotuje lub odpoczywa, a nagła zmiana w warunkach żeglugi wymaga jego niezwłocznej obecności przy kierownicy steru, musi on wpierw z luki wchodowej, położonej bliżej masztu wydostać się na pokład i dopiero z niego skoczyć do zrębu dla ujęcia kierownicy. Zwykle zaś przez drzwi kajuty, prowadzące do zrębu obserwować można kierownicę i szybko się do niej dostać. Zaletą natomiast takiego zupełnego odgrodzenia zrębu od wewnętrznych pomieszczeń jest zupełna wodoszczelność tych ostatnich, natomiast zrąb, posiadając dno wyższe niż poziom morza jest typu automatycznie opróżniających się i to w pełnem znaczeniu tego słowa, gdyż każda ilość wody z załamującej się nad pokładem fali może spłynąć do morza przez rurki łączące dno zrębu z podwodnem poszyciem yachtu. Taki zrąb jest jednak z konieczności płytki i zbyt wielka masa spadającej wody może spłukać sternika za burtę. Nawet przywiązanie się niewiele może pomóc; to też podczas przejścia najsilniejszej fali orkanu w drugiej połowie drogi, Alain Gerbault rozsądnie wolał się wdrapać do połowy wysokości masztu, gdyż ładunek kilkudziesięciu ton wody który był się przesunął nad jego yachtem udusiłby go przy sterze, grzebiąc pod sobą pokład yachtu zbyt gwałtownie i zbyt przewlekle.

Początek podróży Alain Gerbault.

Podróż swą Gerbault rozpoczął nie na brzegach Atlantyku, lecz przy brzegu modrych wód morza Śródziemnego, nad francuską Riwjerą. Tu przyprowadził yacht swój z Anglji i ćwiczył się w żegludze krążowniczej przez dwa lata. Został w tym czasie championem gry w tennisa, jednak, jak twierdzi, rzeczy ziemskie już go więcej nie nęciły. Od chwili zżycia się ze swym statkiem został marynarzem duszą i ciałem.

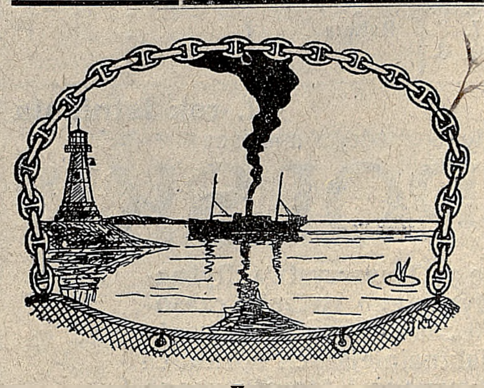
25 kwietnia, o najpiękniejszej porze wyruszył z Cannes opuszczając stanowisko kotwiczne obok Perletty, słynnego yachtu dwu Francuzek, które dokonały na nim podróży na Kretę i do Grecji. Jednocześnie z Gerbault opuścił Cannes wielki yacht żaglowy Lavengro, w tym samym kierunku, lecz gdy nazajutrz rozpoczęła się silna i typowa dma na zatoce Lionskiej, Lavengro zawrócił, uciekając przed falą i wiatrem, Firecrest natomiast dzielnie żeglował dalej.

Nazajutrz rozegrał się w całej pełni przykry miejscowy wiatr gwałtowny, — mistral. Gerbault zmuszony został położyć swój żaglowiec w pławę (drywę), zmniejszając żagle jaknajwięcej i stając czołem ku wiatrowi pod kątem 45 stopni, tak że statek nie miał biegu lecz trzymał kierunek ukośny do fali. Jednak co kwadrans większa fala wdzierała się na pokład.

Dni 29 kwietnia wicher północno-zachodni zaczął zbaczać ku zachodowi i jednocześnie osłabł. Fala jeszcze była wielka. Teraz chociaż kontynuowanie podróży było możliwe, „Firecrest" posuwał się naprzód bardzo powoli, grzebiąc się w zbyt wielkiej w stosunku do wiatru fali. W takich wypadkach gdy fala jest większa niż wiatr, najwięcej jest narażony linosprzęt. Urwał się wciąg (fal) dziobaka (foka) i ten żagiel spadł do wody, zawisając oczywicie na szutach. Wydostanie tego wysuniętego żagla z wody przy pomocy akrobatycznych sztuczek wykonanych na ościeniu (bukszprycie) odbyło się bez komplikacyj.

Pierwszego maja „Firecrest" znalazł się w pobliżu Minorki.

(Ciąg dalszy nastąpi.)



Nasz wywóz morzem.

Dane prowizoryczne.

Objaśnienie skrótów: par. — parowiec, żagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec.

Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń. — duński, est. — estoński, fr. — francuski, fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem. — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polski, szw. — szwecki.

Maklerzy: (Art) — Artus, (B i S) — Behnke i Sieg, (Bg) — Bergenske, (D-S) — Danziger Schiffahrtskontor, (Gw.) — Ganswindt, (Hg.) — Hartwig, (Lcz) — Lenczat, (Pw) — Prowe, (Rhd.) — Reinhold.

Liczby oznaczają ładowność statków w tonach netto (1 tona — 2.83 m³).

Wywóz polskiego węgla przez port gdyński.

(22—28 lutego).

22 lut.: lit. par. Stephonie 437 do Abenraa (Elibor), szw. par. Astrid 660 do Klagshamn (B i S).

25 lut.: duń. par. Erinndring 425 do Madinedmud (B i S).

26 lut.: szw. par. Helios 924 do Göteborg (B i S)

Statki powyższe wywiozły łącznie 5950 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port gdański. (23 lut. — 1 marca).

23 lut.: szw. par. Amazone 378 do Norrköpingu z koksem (Bg), szw. par. Lork 927 do Aarhuus (B i S), duń. par. Danery 938 do Bantholmu (Bg).

24 lut.. szw. par. Fyrileyf 495 do Halmstadu (B i S), szw. par. Elsi 826 do Aarhuus (B i S), norw. par. Damps VI 1127 do Göteborgu (B i S), szw. par. Felicia 687 do Rönneby (Bg). szw. par. Anni 698 do Helsingborgu (B i S), niem. par. Fanal 299 do Kopenhagi (Rhd).

25 lut.: gd. par. Oberpräsident Dellbrück 620 do Kłajpedy (Rhd).

26 lut.: szw. par. Maerta 926 do Göteborgu (B i S), szw. par. Nordöst 628 do Halmstadu (B i S), łot. par. Gauja 895 do Rygi (Bg), szw. par. Dagmar 648 do Sztokholmu (Bg), szw. par. Roshagen 823 do Sztokholmu (Bg).

27 lut.: szw. par. Fyglia 978 do Sztokholmu (B i S).

28 lut.: szw. par. Excelsior 871 do Göteborgu (B i S), duń. par. Smut 1980 do Kopenhagi (Art).

1 mar.. szw. par. Pan 526 do Halmstadu (B i S).

Statki powyższe wywiozły łącznie 33.000 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański. (23 lut. — 1 marca).

23 lut.. niem. hol. Schulau z licht. Hohenfelde 710 do Amsterdamu i Wulksfelde 619 do Dordrechtu (D — S), niem. par. August Blume 367 do Rotterdamu (D — S).

24 lut.: niem. par. Arnold Köpke 430 do Hull (Bg), niem. par. Elbing I. 251 do Antwerpji z drz. i tow. (B i S), niem. par. Hernia 332 do Delfzylu (D — S), niem. par. Alfred 895 do Londynu (B i S), szw. par. Mercurius 272 do Swansea (Bg), niem. mot. Dietrich Boonekamp 582 do Westhartlepol z kopalniakami (B i S).

25 lut.: niem. par. Rückfort Otto Ippen XVII 242 do Kopenhagi (Schaenberg).

26 lut.: niem. hol. Enak z licht. Neuenfelde 613 i Nation 373 do Amsterdamu (D — S), niem. par. Bodwild 568 do Antwerpji z zb. i drz. (Bg), niem. par. Fricka 1580 do Bonessu z kopalniakami (Bg), niem. par. Primas 493 do Ostendy z drz. i owcami (D — S), niem. par. Dione 657 do Hull (D — S), duń. par. H. A. Hansen 718 do Londynu (Bg).

27 lut.. gd. par. Pregel 190 do Hamburga z drz. i tow. (B i S), szw. par. Dalhem 642 do Tynedocku (Bg), niem. par. Elbing II. 340 do Antwerpji z tow. i drz. (B i S).

1 mar.: ang. par. Majorka 589 do Leith z drz. i tow. (Rhd), duń. par. Hamlet 804 do Londynu (B i S).

Statki powyższe wywiozły łącznie 38.700 m³ drzewa.

Wywóz polskiego zboża przez port gdański. (23 lutego — 1 marca).

23 lut.: niem. par. Oderstrom 157 do Holbäk (H. Jörgens).

25 lut.. niem. par. Hannah-Blumenthal 987 do Rewla z zb. i cukrem (Lcz).

26 lut.: niem. par. Bodwild 568 do Antwerpji z zb. i drz. (Bg), niem. par. Orla 628 do Rygi z zb. i tow. (Rhd).

Statki powyższe wywiozły łącznie 3 000 ton zboża.

Wywóz polskiego cukru przez port gdański. (23 lutego — 1 marca).

25 lut.: niem. par. Hannah-Blumenthal 987 do Rewla z zb. i cukrem (Lcz).

26 lut.: szw. par. Iris 169 do Lipawy z tow. i cukrem (Rhd).

27 lut.: niem. par. Svanhild 555 do Rotterdam (B i S), niem. par. Brake 330 do Amsterdamu (Rhd).

Statki powyższe wywiozły łącznie 2 600 ton cukru.

Wywóz polskich produktów naftowych przez port gdański. (23 lutego 1 marca).

25 lut.: duń. par. cysternowy Dania 588 do Kopenhagi z gazoliną (B i S).

27 lut.. hld. hol. Limburg z licht. cyst. Frisia 710 do Londynu z smarami (Wolff).

Statki powyższe wywiozły łącznie 2 400 ton produktów naftowych.

Ruch okrętowy w porcie gdańskim.

Ruch okrętów przewidywany.

Do Gdańska zawinął, zawinie — data	skąd	Z Gdańska odpłynie — dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okręt. wzgl. makler
1. 3.	z Lipawy	do Nowego Jorku	2. 3.	Lituania	Baltic-America-Line
22. 3.	„	„	23. 3.	Estonia	„
8. 3.	„ Londynu	„ Londynu	12. 3.	Smoleńsk	Ellerman i Wilson
15. 3.	„ Hull	„ Hull	19. 3.	Kowno	Lines Agency Coy Ltd.
6. 3.	„ Lipawy	„ Londynu	6. 3.	Baltara	United Balt. Corp.
9. 3.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	10. 3.	Baltriger	„
13. 3.	„ Lipawy	„ Londynu	13. 3.	„	„
16. 3.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	17. 3.	Baltara	„
20. 3.	„ Lipawy	„ Londynu	20. 3.	„	„

Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski". Odbito w drukarni „Pielgrzyma" w Pelplinie.